

27. Oktober 2006  
Die Presse

## **Verkehr: Kampf dem Stau in der Ostregion**

VON MARTIN STUHLPFARRER (Die Presse) 27.10.2006

### **Warum ohne Gegensteuern der Verkehrsinfarkt droht und welche Gegenmaßnahmen gesetzt werden.**

Wien. Die Länder der Ostregion verschmelzen mit den westlichen Teilen Tschechiens, der Slowakei und Ungarn zur europäischen Region Centrope. Das wird das tägliche Leben beeinflussen - besonders auf der Straße, auf der große Teile des Pendler- und Wirtschaftsverkehrs abgewickelt werden. Wie sich die Situation rund um Wien entwickelt, analysiert Gerd Sammer vom Institut für Verkehrswesen (Uni für Bodenkultur):

**Szenario 1:** Der Mega-Stau. Bis 2035 wird die Zahl der Wiener Pkw um 35 Prozent steigen. Mit der Zersiedelung in der Ostregion und dem Wachstum des Speckgürtels (Betriebsansiedlungen & Arbeitsplätze) nimmt die Zahl der Autofahrten massiv zu. Der Anteil des Individualverkehrs steigt von 34 auf 45 Prozent - die öffentlichen Verkehrsmittel verlieren, der Anteil sinkt von 35 auf 29 Prozent. Autofahrer stehen am Gürtel bei der Volksoper (durchschnittlich) fünf statt bisher eine Stunde im Stau. Auf der Tangente bei St. Marx steigt die Stau-Zeit von drei auf ebenfalls fünf Stunden. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Raum Wien steigen um 67 Prozent.

**Szenario 2:** Einführung von Gegenmaßnahmen wie Pkw-Maut, massive Erhöhung der Wiener Parkgebühren und forcierter Ausbau des Öffentlichen Verkehrs. Sammers Prognose: In diesem Fall verdopple sich die Summe der zurückgelegten Pkw-Kilometer werktags nicht, sondern steigt um "nur" 35 Prozent, die CO<sub>2</sub>-Emissionen blieben auf heutigem Niveau. Nachteil: Alle Maßnahmen müssten freilich gleichzeitig in angrenzenden Nachbarstaaten eingeführt werden. Sonst hätte Wien einen gravierenden Wettbewerbsnachteil.

Die Stadt Wien hat mit dem "Masterplan Verkehr" bereits Gegenmaßnahmen eingeleitet. Eine Maßnahme betrifft ein Großprojekt, das im Laufen ist: "Wenn der Wiener Raum ohne zusätzliche Staus auskommen möchte, ist der Autobahn-Ring um Wien als notwendige Voraussetzung zu betrachten", erklärt Sammer. Zweite Maßnahme: "Parkraumpolitik außerhalb des Gürtels." Mit der Kurzparkzone rund um die Stadthalle im 15. Bezirk ist ein erster Schritt getan; Verkehrsstadtrat Rudolf Schicker überlegt bereits Parkpickerl bei verschiedenen U-Bahn-Stationen - um Anreiz für Pendler zu schaffen, frühzeitig auf die Wiener Linien umsteigen.

Eine besondere Situation betrifft den Verkehrsfluss in der Region Centrope: "Zwischen Pressburg und dem Wiener Ostraum werden die Verkehrsbeziehungen stärker wachsen als im normalen Durchschnitt - wegen des Nachholbedarfs", erklärt Sammer. Das dürfe aber keine Ausrede sein: "Der Verkehr in der Ostregion ist zu 80 oder 90 Prozent hausgemacht." Dazu zählt Sammer Wiener Firmen, die ausländische Unternehmen in der Region Centrope beliefern und umgekehrt.

Dass eine Kolonne slowakischer, tschechischer und ungarischer Pendler die Autobahnen verstopfen, wenn die Arbeitsplatzbeschränkung (spätestens 2011) fallen, glaubt Sammer nicht: "Ich gehe davon aus, dass Pendler diese Distanz von 60 bis 80 Kilometer nützen, um mit dem Zug zu fahren - wenn es ein Angebot gibt." Wenn es kein Angebot gibt? Sammer: "Dann wird's düster."

Verkehrsexperte Werner Rosinak, der am Wiener Verkehrskonzept (Masterplan Verkehr) mitgearbeitet hat: "Dramatische Prognosen sind fragwürdig. Demnach würden vor der Urania 60.000 Autos fahren - was nicht bewältigbar ist." Damit der Verkehr zwischen Umland und Stadt (Stichwort: Speckgürtel) nicht explodiert, seien Gegenmaßnahmen entwickelt worden:

- Schnellbahn. Ausbau der Verbindungen zwischen Wien und dem Umland (Stichwort: Speckgürtel).
- ÖBB. Viergleisiger Ausbau der Westbahn, um hohe Zuwachsraten beim Lkw-Verkehr aus dem Osten in den Griff zu bekommen.
- Parkraumbewirtschaftung. Zeitliche Ausweitung (1. Bezirk) und räumliche Ausweitung (U-Bahn-Endstationen), damit Pendler früher umsteigen. Rosinak: "Deshalb brauchen wir keine City-Maut."
- U-Bahn. Vierte Ausbau-Stufe mit U2-Verlängerungen nach Norden und Süden, U1 nach Rothneusiedl und U6 nach Norden (NÖ).
- Verkehrsmanagement-System. Derzeit wird ein elektronisches System aufgebaut, mit dem die Verkehrsströme der Ostregion besser gesteuert werden können.
- Autobahn-Ring. Teile der S1 sind bereits in Betrieb, um den Transit-Verkehr um Wien herum zu leiten (siehe Artikel unten).

Grundsätzlich sieht Rosinak die Situation undramatisch: "Es gibt keine echten Probleme - verglichen mit Paris und anderen Metropolen." Aber: "Das Bild, dass ich in einer Metropole flüssig fahren kann, ist eine Illusion."

Link zum Online-Artikel:

<http://www.diepresse.com/Artikel.aspx?channel=c&ressort=w&id=594974>